

INTERNACIA FERVOJISTO

2016.2



La reloj ligas la landojn, Esperanto la popolojn

REDAKTORA RAPORTO

Denove pasis unu jaro kun multaj malfacilaĵoj kaj belegaj eventoj. Post la morto de nia plej agema kaj helpopreta kunlaboranto, membro de la Redaktora Komisiono János Patay, aniĝis al la Redaktora Komisiono nia diligenta kaj eminenta dana esperantistino Lene Niemann. Ŝi bone kaj ĝisfunde revizias la tekstojn, eĉ ŝi sendis multajn artikolojn kun sia edzo. Tiel la Redaktora Komisiono denove havas tri membrojn, kiuj laŭ la redaktoraj principoj povas certigi la regulan aperigon kaj altnivelan enhavon de nia faka revuo „Internacia Fervojisto”.
Ni klopodas aperigi multajn artikolojn pri fakaj, movadaj kaj kulturaj temoj, eĉ ni disponigas spacon por ceteraj verkaĵoj kaj temoj. En la pasinta jaro aperis 48 artikoloj kun 66 bildoj. Bedaŭrinde plu vivas tiu praktiko, ke nur kelkaj membroj de nia federacio verkas uzeblajn artikolojn por nia revuo, kaj malgraŭ nia kontinua instigo la situacio ne ŝanĝiĝis en 2015. Mi dankas al niaj aktivaj kaj diligentaj esperantistoj, al Jindrich Tomíŝek, Heinz Hoffmann, Jan Niemann, Liba Gabalda, Han Zuwu kaj kelkaj aliaj membroj de nia federacio, kiuj sendis artikolojn, sciigojn kaj aliajn skribaĵojn. Ankaŭ mi dankas al la estraranoj de IFEF la ĝustatempe senditajn diversajn raportojn, protokolojn.
En la nuna jaro okazos estrarelekto en la kadro de la 68-a IFK. Mi forlasos mian redaktoran postenon. Mi esperas, ke nia federacio havos eminentan fervojistan esperantiston, kiu – helpe de la Redaktora Komisiono – entuziasme kaj sperte redaktos nian revuon. Al tiu agado mi deziras al li/ŝi bonan laboron kaj sukcesan agadon.

István Gulyás

FRONTPAĜO:
Nostalgia trajno en Hungario

ENHAVO:

KOMFORTA ALIREBLO AL FERVOJA TERMINARO DE INTERNACIA FERVOJUNIO (UIC)

Jam delonge sopirate, unuafoje la ampleksa laborrezulto de IFEF-Terminara Sekcio ekde apero de libroj „FERVOJA TERMINARO” en 2004 estas senpage rigardebla en Interreto. Tio servas precipe por verki fakartikolojn, prepari fakprelegojn, sed ankaŭ al ĉiuj ĉi-koncerne interesatoj. Per tiu plej moderna kaj komforta alireblo, UIC honoras kaj subtenas nian volontecan laboron. La terminaro nun nomiĝas „RailLexic 4.0”, respondas al evoluigstato 30-an de novembro 2015, kaj enhavas dekmilon da nocioj – parte kun notoj kaj difinoj – en 23 lingvoj, inkluzive de Esperanto. Por ekscii koncernajn retadreson, uzanto-nomon kaj pasvorton, sendu peton al la gvidanto de la Faka Komisiono de IFEF Jan Uldal Niemann niemann@kabelmail.dk. Regulaj ricevantoj de la Terminara Kuriero ekscios la detalojn per tiu komunikilo – eventuale en marto.

Heinz Hoffmann
sekretario de IFEF-Terminara Sekcio

Resumo

En la kadro de la 68-a IFK okazos fakprelego fare de ĉinaj fervojistaj esperantistoj kun la titolo: “SWOT-analizo laŭ la regularo de MKO pri fervoja kargo-transportado de Ĉinio” Ĉi tie ni publikigas la resumon de tiu prelego:

Danke al aliĝo al la Monda Komerca Organizo (MKO), Ĉinio rapide evoluigas sian fervojan kargo-transportadon, samtempe alfrontas kaj ŝancojn kaj defiojn. Tiurilate estas farata profunda *SWOT*-analizo (*SWOT:* anglalingva mallongigo de la vortoj *Superiority, Weakness, Opportunity, Threats*, kiuj estas en Esperanto: Supereco, Malforto, Ŝanco, Minacoj) laŭ la regularo de MKO pri internaj avantaĝoj, internaj malavantaĝoj, eksteraj ŝancoj kaj eksteraj minacoj por la fervoja kargo-transportado de Ĉinio, kaj proponas referencojn por evoluigo de la fervoja kargo-transportado de Ĉinio en la estonteco.

Xiao Ke
prezidanto de la Ĉina Fervojista Esperanto-Asocio

Raporto de la kasisto pri la jaro 2015 (sumoj en eŭroj)

Enspezoj	2015	*2014*	Elspezoj	2015	*2014*
Kotizoj	3076,00	*3480,00*	IF-presado	222,00	*1958,00*
FFK-vendo	20,00	*22,00*	IF-sendo	114,00	*1860,00*
Donaco	8,00		UEA-kotizo	192,00	*189,00*
			Afrankoj FK		*13,00*
			Estraro	831,00	*902,35*
			Bankkostoj	52,20	*16,60*
			ifef.net	33,60	
Sumo :	3104,00	*3502,0*	**Sumo :**	1444,80	*4938,9*

Kotizoj : La malkresko de kotizaro ĉefe fontas el GEFA, kie en 2015 duoniĝis la membraro.

IF-kostoj: Kiel kutime, repago de la bulten-kostoj ne estas regula laŭ la jaroj. En jaro 2014 estis antaŭ-repagitaj numeroj de 2015 : sekve, por 2015, la tabelo indikas repagon de nur 3 bultenoj. Krome, eldono de numero nun kostas proksimume 100 eŭrojn (antaŭ kelkaj jaroj : 500 eŭroj).

Bankkostoj: En 2015 nekutime estis pli altaj pro ĝiro de IFEF-kongresaj kotizoj al Ĉinio.

		Bilanco je la 31-a de decembro 2015			
Aktivoj	**2015**	***2014***	**Pasivoj**	**2015**	***2014***
Banko	1116,03	*265,83*	Fondusoj diversaj	416,81	*416,81*
UEA-konto	10399,84	*10732,84*	SAEF-Fonduso	1956,05	*1956,05*
Kaso	2367,01	*846,01*	SAFE-Fonduso	1700,00	*1700,00*
Bultenoj antaŭ-pagitaj	500,00		kongres-Fonduso	112,00	*112,00*
Ricevotaj kotizoj		*270,00*	„Historia libro (IFEF 100 jaroj)“	2047,70	*1847,70*
			transito Kunming		*118,00*
			Ĝustigo tro-repagitaĵo 2014	500,00	
			jarrezultoj sumigitaj	5874,12	*7311,07*
			ĉijara rezulto	1659,20	*-1436,95*
			antaŭricevitaj kotizoj 2016...	117,00	*90,00*
Sumo :	14382,88	*12114,68*	**Sumo :**	14382,88	*12114,68*

La profito fontas ĉefe el la dissendado de la bulteno nun rete farata. La tiel farata ŝparo kompensas la fortan malkreskon de la kotizaro.

Propono de buĝeto por la jaro 2017			
Enspezoj	**eŭro**	**Elspezoj**	**eŭro**
Kotizoj	2800,00	IF-presado	350,00
FFK-vendo	20,00	IF-sendo	350,00
		UEA-kotizo	200,00
		Afrankoj FK	20,00
		Estontaj agadoj	765,00
		FISAIC-kotizo	150
		Estraro	930,00
		Bankkostoj	20,00
		FFK-presado	0,00
		ifef.net	35
Sumo :	2820,00	**Sumo :**	2820,00

Aldoniĝis linio "FISAIC-kotizo" pro eniro de IFEF en FISAIC kiel memstara membro. Tio, decidita en last-septembra FISAIC-kunveno, ekvalidos jam en 2016, per ĉiujara 150-eŭra kotizo.

Laurent Vignaud
kasisto

El fervoja mondo

Ĉeĥio-Germanio: **Post sepdek jaroj denove trafikas pasaĝer-trajnoj al Selb.**



Vojaĝantoj de Ĉeĥio kaj Germanio denove povas uzi renovigitan fervojlinion inter ĉeĥa urbo *Aš* kaj bavara *Selb*. Lunde, la 7-an de

decembro 2015 traveturis la linion laŭordona pasaĝertrajno kun reprezentantoj de ĉeĥa kaj bavara flankoj. Ekde 13-a de decembro 2015, post ekvalido de nova trajnhoraro trafikas sur sepkilometra linio po sep trajnparoj tage. Kiel la nova oferto sur la linio efikos, montros estonto. Vartrafiko sur la linio finiĝis en jaro 1996, kaj pasaĝertrafiko jam en jaro 1945. Por renovigo de sia kvinkilometra parto germanoj investis ĉirkaŭ 14 milionojn da eŭroj, kaj iliaj ĉeĥaj kolegoj por sia dukilometra liniosekcio sepdekkvin milionojn da kronoj (ĉirkaŭ 3 milionoj da eŭroj). Germanoj por refunkciigi sian parton krome devis konstrui tri pontojn kaj ripari pasaĝerkajon en stacio *Selb-Plössberg.*

Optimismaj germanoj.

Kun la nova horaro, kiu komencis validi ekde 13-a de decembro 2015, trafikas inter *Selb-Plössberg* kaj *Aš*, respektive *Marktredwitz*, *Cheb* kaj *Hof*, entute naŭ trajnparoj kun motorvagonoj *Stadler 840*, en Ĉeĥio konataj kun nomo *RegioSpider*. La trafikon prizorgas germana privata kompanio *Die Länderbahn*. „Sur la linio dejoros ankaŭ ĉeĥaj trakciilkondukistoj, kunlaboro estas bazita kiel reciproka”, klarigis la ĝenerala direktoro de Ĉeĥaj Fervojoj *Pavel Krtek*. La germana flanko optimisme supozas, ke per regionaj trajnoj oni transportos ĝis du milionojn da homoj en jaro. Ĉeĥoj estas en sia pritakso pli singardemaj. „Ni troviĝas en komenco, ni vidos, kion alportos la okazanta horaro“, diris *Pavel Krtek* kaj aldonis, ke al dezirata plenuzado povus helpi ankaŭ trajnkorespondoj al pluraj longdistancaj trajnoj sur ambaŭ flankoj de la landlimo, ekzemple inter *Cheb* kaj *Markredwitz* aŭ *Plzeň* kaj Munkeno. Tamen nek unu, nek alia flanko pri la stato de fervojreto estas kontenta. Sep kilometroj da renovigita liniosekcio inter *Selb* kaj *Aš* ja estas malmulto. Ekzemple bavara trafikministro *Joachim Herrmann* okaze de inaŭguro de trafiko proklamis, ke flanke de ĉeĥoj indus modernigi fervojlinion al Munkeno. “Kaj precipe elektrizi ĝin.” Ĉeĥaj reprezentantoj dum la solenaĵo ne estis kontraŭ, eĉ esprimis subtenon por plibonigi trajnkonekton de *Cheb* kun Nurenbergo, respektive per rektaj trajnkunligoj kun Prago. “Sed helpi povus Eŭropa Unio en demando de financado kaj forigo de senbezona burokratio”, akordiĝis reprezentantoj de ambaŭ landoj, la ĉeĥa trafikministro *Dan Ťok* kaj lia bavara kolego *Joachim Herrmann*.

Ĉeĥio – Pollando: **Rektaj pasaĝertrajnoj el *Liberec* al Pollando ektrafikis.**

Dimanĉe, la 13-an de decembro 2015, malgraŭ densa pluvado, venis trideko da fervojaj entuziasmuloj kaj kelkaj obstinaj turistoj al fervoja stacidomo en *Liberec*. Ilia celloko estis pola fervojstacio *Szklarska*

Poręba Górna, kien forveturis unua rekta pasaĝertrajno post preskaŭ sepdek jaroj. La pasaĝertrajno numero 2655, formita el du motorvagonoj *RegioSpider* (840.015 + 840016) pro atendata plimultigita frekventado de vojaĝantoj kaj interesiĝo de medioj, ekveturis sur modernigita fervojlinio "Jizermontara" akurate laŭ horaro je 8.30 horo. Interesiĝo de vojaĝantoj en sekvaj stacioj poste plenplenigis la motorvagonan trajnon.
La decido komenci regulan trafikon sur la linio tamen estis aprobita jam dum eksterordinara traktado en la pola urbo *Jakuszyce* nur ĵaŭde, la 10-an de decembro 2015, en kiu reprezentantoj de Ĉeĥaj Fervojoj kaj pola partnera trafikisto de Malsupra Silezio oficiale informis pri sia preteco inaŭguri dimanĉe la 13-an de decembro 2015 regulan pasaĝertrafikon laŭ mendo kaj preparitaj trafikhoraroj.
La fervojlinio el *Tanvald* tra *Harrachov* al *Szklarska Poręba* ankoraŭ dum la dua mondmilito apartenis al la plej modernaj en meza Eŭropo. Sed en la jaro 1945 la trafiko estis ĉesigita. La trajnoj revenis ĉi tien nur post 65 jaroj. Ekde aŭgusto 2010 ĉi tie transliman trafikon prizorgis pola privata trafikisto *GW Train Regio* kun motorvagonoj serio 810. Vojaĝantoj tamen devis ŝanĝi trajnon en *Kořenov*. Vojaĝtempo ekde la nova trajnhoraro kompare al antaŭaj jaroj estis reduktita dank´ al forigita trajnŝanĝo kaj modernigo de Jizermontara fervojlinio, kiu okazis en dua duono de la jaro 2014. Ankaŭ vojaĝkomforto danke al boĝiokoncepto de *RegioSpider* pliboniĝis. Unuan trajnvojaĝon krom unuaj pasaĝeroj partoprenis „hetmano" de regiono *Liberec, Martin Průcha;* Ĉeĥajn Fervojojn reprezentis *Jaroslav Jirman*, komerca direktoro *ROC Liberec* kaj aliaj.
Personale kaj teknike trafikon prizorgas ĉeĥa nacia trafikisto Ĉeĥaj Fervojoj. Ĉeĥaj trakciilkondukistoj plenumis linian interkonatiĝon kun linisekcio *Harrachov – Sklarska Poręba Górna*; trajnakompanantoj estas instruitaj pri trafikaj kaj tarifaj instrukcioj sur pola teritorio. La trajnakompana personaro krome frekventis malgrandan kurson de pola lingvo, ke estu kapabla interkomuniki kun polaj pasaĝeroj. "Por vojaĝantoj ni deziras fari maksimumon", priskribis preparojn ĉefo de *ROC Liberec, Jaroslav Jirman*. Krom sezona trafiko veturos sur fervojlinio inter Ĉeĥio kaj Pollando tri trajnparoj tage, en semajnfinoj kaj en turisma sezono ĝis po naŭ trajnparoj. Tion, ke ankaŭ la pola flanko pri evoluo de translima trafiko interesiĝas, pruvas la bele renovigita stacio *Sklarska Poręba Górna*. Bileto por tuta trajnkurso el *Liberec* kostas 90 kronojn, por linioparto sur pola teritorio *Jakuszyce – Szklarska Poręba Górna* pasaĝero pagas 40 kronojn.

Preparis: **Jindrich Tomíŝek,**
Reviziis: **Heinz Hoffmann**

Martin Stuppnig sojle al sia deka vivojardeko



En decembro 2015 povis festi en plena sanstato sian 90-jariĝon la honora membro de IFEF kaj mia Esperanto-patro Martin Stuppnig, kaj mi volas uzi la okazon prezenti lin al vi en la lumo, en kiu vi lin eble ne konas.

Unue mi klarigu, kial mi nomas Martinon „mia Esperanto-patro“. Pro tio mi devas reveni en la sepdekajn jarojn de la pasinta jarcento, kiam mi estis esperanta suĉinfano. Mi lernis Esperanton plejparte autodidakte post nefinita koresponda kurso ĉe mia lektoro Pavel Polnický. (Ke mi forlasis la kurson ne estis kulpo de la lektoro, sed de mia pigreco kaj prefero de aliaj aktivecoj.) Tial mi relative bone komprenis la tekstojn, sed neniam uzis Esperanton parole.

Ĉar mi tiam laboris ĉe fervoja esplorinstituto, mi pro scivolemo aliĝis al fervojista Esperanto-konferenco okazinta en Davle, do relative proksime de mia hejmo. Mi sufiĉe bone komprenis la prelegantojn, sed parolis nur ĉeĥe kun ĉeĥaj partoprenantoj, kaj eliris el mia buŝo nur kelkaj hezitplenaj vortoj en Esperanto, kiam mi estis alparolita surkoridore fare de du aŭ tri eksterlandaj esperantistoj.

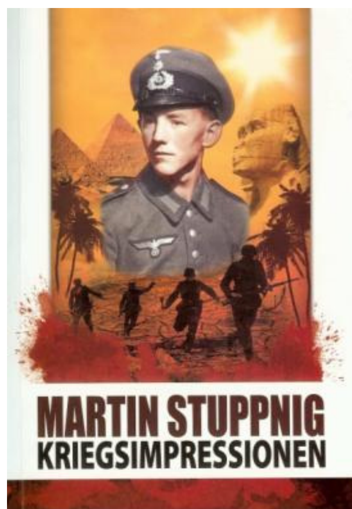
Survoje de la konferenco mi hazarde ekvidis en la ĉefa stacidomo en Prago unu el tiuj partoprenintoj de la konferenco, kiu dum la konferenco alparolis min surkoridore kaj kiu laŭ mia memoro salutis nome de Aŭstrio. Mi strebis ŝajnigi min, ke mi ne vidas lin, por ke mi ne devu denove paroli en Esperanto, ĉar mi hontis pro mia nesufiĉe bona lingva scio. Sed li (feliĉe!) ekvidis min, alkuris kun rideto kaj ĝoje alparolis min “Ho, samideano, saluton, kien vi veturas?”.

Mi respondis germane, ĉar mi sciis, ke mia germana estis tiutempe certe multe pli bona ol Esperanto, sed li mirigis min respondante en Esperanto: “Mi ne komprenas, bedaŭrinde”, kaj li daŭrigis en Esperanto. Mi estis ŝokita, ĉar mi

preskaŭ pretus ĵuri, ke li salutis nome de Aŭstrio. Tamen mi komencis timeme balbuti en Esperanto, ke mi veturas al České Budějovice. Kaj li tuj “Kia feliĉa koincido, ni veturos per la sama trajno kaj do ni povos babili”. Kaj ni jam restis komune ĝis ni venis al la ĝusta trajno. Tie mi ekĝojis pri la fino de mia hontiga balbutado, ĉar evidentiĝis, ke li havis sidlokbileton por la unua klaso, dum mi por la dua. “Mi estas savita” mi esperis.

Sed ho ve! Ne por longa tempo! Post kiam la trajno ekveturis, li ekaperis en la pordo de mia kupeo, rideton de unu orelo al la alia, kaj diris: “Venu, venu, samideano, ĉi tie estas tro okupite, do mi invitas vin en la restoracivagonon”. Mi strebis dece rifuzi, sed ne sukcesis. Post kelkaj minutoj ni jam sidis en la restoracivagono, trinkis bieron kaj babilis pri ĉio ebla. Li perfekte gvidis la konversacion, sekve mi eksciis multon pri la fervojista Esperanto-movado, li multon pri mi, sed mi ne estis tiel konversacisperta en Esperanto, ke mi kapablus ŝanĝi la temon por ekscii ion pri tiu gaja, sed por mi mistera esperantisto.

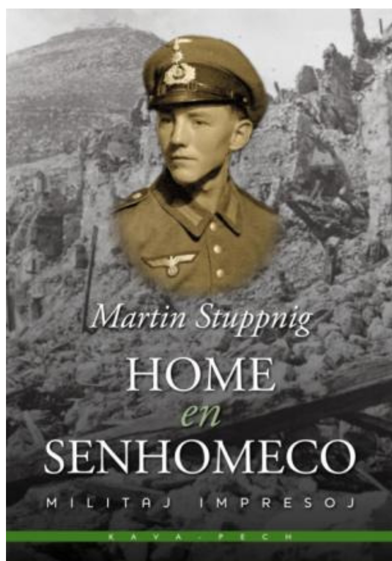
Komence de nia interparolo mi balbutis terure. Sed post unu horo kaj duono, kiam ni devis adiaŭiĝi, ĉar la trajno disiĝis al du, la unua (kun mi) pluveturis al České Budějovice, dum la dua forportis lin cele Vienon, mi jam parolis relative bone kaj do kuraĝis ankaŭ ion demandi. Mia unua demando nature estis “De kiu lando vi estas?” La respondo ŝokis min: „De Aŭstrio”.



Mi konfuziĝis - kial li, diable, diris, ke li ne komprenas la germanan? Do mi demandis. La respondo de tiu „trompulo“, kiu tamen sekve fariĝis mia tre proksima amiko, estis ”Kiam mi estas inter esperantistoj, mi tuj ekforgesas mian gepatran”.

Ekde tiam mi konsideras Stuppnig mia Esperanto-patro, ĉar estas li, kiu vere Martinon sukcesis paroligi min dum malpli ol du horoj – eĉ kontraŭ mia volo!

Sed reen al lia 90-jariĝo: Nelonge antaŭ sia jubileo Martin sendis al mi donace sian libron *Kriegsimpressionen.* Mi sciis, ke li verkas siajn memoraĵojn el la milito, en kiu li, aŭstra junulo, devis batali „por la venko de la Tria Imperio“, li eĉ estis sendinta al mi fragmenton, sed mi ne supozis, ke tio estos tiom ampleksa kaj fariĝos tiel bela libro.



Tuj post la konatiĝo kun la enhavo de la libro mi ekkomprenis, ke ĝi valoras disvastiĝon ankaŭ per aliaj lingvoj, precipe per Esperanto. Tial mi tuj petis la kopirajton por la esperanta kaj la ĉeĥa eldonoj esperante, ke tio estos mia bela donaco por Martin okaze de lia jubileo.

La Esperanto-versio kun la titolo *Home en senhomeco* en la traduko de Jozefo Horvath, membro de la Hungara Fervojista Esperanto Asocio, (brila, laŭ la esprimo de ambaŭ provlegantoj, Uwe Stecher kaj Carlo Minnaja) jam pretas; la verŝajna eldondato estas iam ene de aprilo. Kaj ankaŭ por la ĉeĥigo mi jam trovis tradukonton.

La lanĉo de tiu Esperanto-versio de la verko okazos en Munkeno dum la Germana Esperanto-Kongreso la 15-an de majo 2016. Ĝin la aŭtoro persone ĉeestos kaj de tie li trajnos rekte al Varna por tie partopreni en la 68-a IFK. Kompreneble ankaŭ tie li prezentos sian libron. La antaŭvidita prezo de la libro estas 12.90 eŭroj.

Fine de tiu mia artikolo mi deziras al mia proksima amiko, eĉ Esperanto-patro Martin, firman sanon kaj ankoraŭ multajn agrablajn travivaĵojn: kaj ene de Esperantujo, kaj ekster ĝi.

Petro Chrdle
posedanto de la eldonejo
KAVA-PECH

Internaciaj spertuloj laboras ĉe *Banedanmark*en esplor-projektoj.

La esplor-projekto *INTELLISWITCH* temas pri trakforkoj, iliaj stato kaj bontenado kaj entute scio pri tiu flanko de la fervoja instalaĵo. La projekto estas kunlaboro inter la Dana Teknika Universitato *DTU* kaj *Banedanmark*.

De la komenco estis granda intereso internacie por partopreni la kunlaboron. La hispana esploristo *Alejandro de Miguel Tejada*, kiu edukiĝis en *Madrid* kaj *Porto*, faris disertacion pri detruado de trako ĉe fervojdigoj, kaj tio estas tre konata problemo ĉe *Banedanmark*. Pro tio havas grandan sencon por *Banedanmark* kaj por li mem, ke li partoprenas kaj kontribuas en kaj al tiu projekto.

Li tre ĝojas, ke la projekto estas kunlaboro inter universitato kaj fervoja ekspluatanto, ĉar tio kaŭzas, ke la esploroj ĉiam rilatas al la 'reala mondo', kaj ke la rezultoj estos poste uzataj por plibonigi la ĉiutagan bontenadon de la trakaro. Kiel li diras, esplorrezultoj devos ne fini sian vivon sur la librobreto.

Li ĝojas esti en Danio, kie li restos tri jarojn. Li rimarkis diferencon en la kunlaboro ĉi-tie en la projektgrupo en komparo kun Hispanio. En Danio ĉiuj grupanoj partoprenas kaj kontribuas al la fakaj diskutoj, se ili havas bonajn ideojn – sendepende ĉu ili estas ĉefinĝeniero aŭ lernanto. La hispana esploristo tre ŝatas tion kaj opinias, ke la 'senaŭtoritata' tradicio donas diversecon kaj bonajn rezultojn.





Fonto: *baneavisen* 05.11.2015

Jan Niemann

Duonvoje la kopenhaga metroo kaj la *Cityring*-linio

Jam dum la 62a IFK DEFA raportis pri la nova, tria linio de la kopenhaga metroo, kies nomo estas la *CITYRING*. La nomon oni bone komprenas, se oni rigardas itineran planon:
La du linioj, kiuj nun ekzistas, estas M1 kaj M2, kaj la blua M3 estas la nova *Cityring*. Kiel vi vidas de la plano, ĝi vere kunligas la urbon, kaj estas metrostacioj en la gravaj lokoj *Østerport*, *København H* (kopenhaga centra stacidomo*), Rådhuspladsen* (urbodoma placo) kaj *Nørrebro*.
La *Cityring*-linio inaŭguriĝos (laŭ la plano) en julio 2019. Gravan mejloŝtonon oni atingis en la granda projekto komence de 2016. Duono de la tunelaj kilometroj estas nun elfositaj, kaj komencis la laboro meti relojn kaj prepari stacidomojn kaj ties ĉirkaŭaĵon. Oni novkonstruis 15 stacidomojn, kaj la tuta *Cityring*-a itinero longos fine 15,5 km.
'Oni alkutimiĝas al la dana vetero' diras *Mazin Khalafalla,* sudana inĝeniero 29-jara, kiu venis al Danio por labori ĉe la projekto.





Mazin Khalafalla

Lia tasko estas kontroli la tunellaboradon tiel ke ĝi estu tute laŭ la kvalitaj postuloj. Lia hejmo estas unuĉambra loĝejo en kopenhaga antaŭurbo, kaj li veturas per aŭtobuso ĉiutage al la laborejo en la urbocentro, kiel miloj da aliaj homoj. La televido prezentas nur danajn kanalojn, pro tio li legas librojn anstataŭ rigardi tion, sed lia edzino nun partoprenas kurson pri dana lingvo. La ceteraj familianoj loĝas en Sudano, sed feliĉe ekzistas Skajpo, tiel ke ili ofte kaj senkoste povas interparoli. *Mazin* diras, ke mankas al li la sudana suno, kiu brilas ĉiutage, sed tamen interesa laboro logis lin for de la afrika hejmlando. Kion li faros post la kopenhaga projekto li ne scias, - spertuloj kiel li kun specifaj scioj ofte iĝas 'mondvagantoj', kiuj sin movas de unu projekto al alia.



Fonto: M, la porpublika informilo de la Metroo, januaro 2016.

Jan Niemann

Tri mezurservoj por vagono-lubrikilo

Esperantisto-fervojisto-ĵurnalisto *Andrej Grigorjev* la 15-an de Januaro 2016 partoprenis ĉe la unua testa veturo de unika mezurvagono en Krasnojarska fervojo.

Tia komplika mezurvagono estas la unua en Rusiaj fervojoj. Ĝi faras sekvajn laborojn samtempe:

a) lubrikadas relojn kurbajn;
b) elektromagnete kontrolas relojn nedifektige;
c) uzas laseran sistemon de ekstera relkontrolo;
d) uzas grandrapidan sistemon ĉe kontrolo de relprofilo por mezuri vertikalan kaj flankan elĉerpiĝon de reloj kaj registri realan relprofilon.

Elektromagneta difektoskopo permesas vidi internajn difektojn de reloj sendepende de klimatkondiĉoj. Interese, ke la vagona videosistemo registras difektojn de reloj je rapideco 35-250 km/h. "Videookulo" havas fortajn lumigilojn por nokta funkciado.

Ĉefa ekonomia profito rezultas el tio, ke la vagono funkcias sen uzado de aparta lokomotivo. La vagonon oni envicigas en iu ajn pasaĝeran trajnon, kaj ĝi funkcias tagnokte. La vagono estis kreata enkadre de Rusia ŝtata fervoja programo "Realigo de resursgardataj teknologioj ĉe Rusiaj fervojoj". Ĝi funkcias ĉe Krasnojarska fervojo (parto de Transiberia fervojo) en montaraj teritorioj je distanco 1932 km.

Mia artikolo pri la vagono estis publikita en gazeto "Krasnojarska fervojisto".

Andrej Grigorjev

PARDONPETO

La redaktoro de IF petas pardonon, por ke li malatenteme metis foton en la 1/2016 numero de IF ĉe la artikolo : « La 23-a Internacia Esperanto-Semajno de la Kulturo kaj Turismo » sur la paĝo 11. La subskribo de la foto estas : *Gejunuloj « laboras ».* Tiu foto apartenas al alia artikolo, kiu ankoraŭ ne aperis en nia faka revuo IF.

La Redaktoro

Ekde cent jaroj estas kultura havaĵo kaj modelo



La Langwies-viadukto estas fervoja ponto de la Retia fervojo en la svisa kantono Grizono

Al multaj someraj feriantoj kaj al vintro-sportuloj estas konata la Langwies-viadukto la tiel nomata triumfa arko. Ĝi estas 284 metrojn longa, 4,40 metrojn larĝa kaj unutraka. Ĝi estas parto de la fervoja linio *Chur – Arosa*. Al multaj someraj feriantoj kaj al vintro-sportuloj estas konata la Lang*wies*-viadukto, situanta en alteco de 63 metroj super ravino, proksima al la stacio *Langwies*. La ponto transarkas la riveretojn *Plessur* kaj *Sapiun* (*Sapün*) kun 13 aperturoj kaj plej longa apog-larĝo de cent metroj.

La konstruaĵo estis la unua pontego el ŝtalbetono en Svisio. Ĝi estis konstruata de la privata akcia societo *Chur – Arosa*-Fervojo – nun parto de la Retia Fervojo (*Rhätische Bahn*) – inter la jaroj 1912 kaj 1914 kiel lasta el 52 pontoj de la linio. Nun ĝi estas deklarita „Kultura posedaĵo kun nacia signifo“. La ĉefinĝeniero *Gustav Bener* (17.07.1873 - 25.01.1946), kiu tiutempe estis kompetenta pri la fervoj-konstruado, kaj la planistoj d-ro *K. Arnstein* kaj *H. Schürch* decidis realigi ĝin en ŝtalbetono, nome en formo de triparta monolita

elasta konstrukcio; ĉar en tia malfacila pozicio la konstruado ne estis eblaj. Krome estis tie gruzo-trovejoj en la proksimeco.

Post kiam la lignaj cintroj (help-ĉarpentaĵoj) estis starigitaj, oni altransportis per ĉevalĉaroj trans la valŝoseoj ekde la stacidomo *Langgries* 250 tunojn da ŝtalo por la armaĵo, same kiel gruzon kaj cementon por proksimume 7500 kubmetroj da betono. La necesa granda elasteco de la konstruaĵo, por la kontraŭstaro kontraŭ vento-fortoj kaj grandaj temperatur-ŝanceliĝoj estis atingata per apertaj disigo-juntoj kaj bastonformaj elementoj en la arko. La ĉefa arko ne estis starigata pere de arkplato, sed kiel enfiksita arko konsistanta el du sur-eĝe starigitaj, inter si ligitaj ripoj. Por ŝpari materialon oni anstataŭigis la kutiman arkoplaton per unuopaj arkoripoj (pilier-dikeco 1,0 m, arkodikeco ĉe la vertico 2,1 m). La arko reagas kiel elasta risorto kaj leviĝas kaj malleviĝas en la mezo inter somero kaj vintro je ĉirkaŭ du centimetroj, kompletigite per la en supra direkto elastiĝantaj pilieroj kaj la disigitaj veturvojo-partoj. Ĉar la veturvojo kiel horizontala portilo akceptas la ventopremon, ĝi havas sveltajn dimensiojn, ankaŭ ĉar la trajnŝarĝoj estas pli grandaj.

La *Langwies*-ponto prezentas ne nur laŭaspekte la transiron de la modelo de ŝtonarka ponto, sed per ĝi oni kreis ankaŭ la bazon por la konstruado de grandaj pontoj laŭ la arko-ripa sistemo. Ekde la riparado en la jaro 2009 la konstruaĵo estas vespere prilumata, kaj ĝi estas atrakcio por la svisoj same kiel por turistoj.

Datoj kaj faktoj:

- konstrukcia tipo: ŝtalbetona ponto
- longo: 284 metroj
- alto: 63 metroj
- larĝo: 4,40 metroj
- plej longa apogdistanco: 100 metroj
- konstruo-tempo: 1912 ĝis 1914
- konstruo-kostoj: ĉ. 625.000 svisaj frankoj *(CHF)*

Manfred Retzlaff

LA 3-A SUD-AZIA SEMINARIO EN KATUNAYAKE – SRILANKO 31.10 – 04.11.2015

Srilanko – verda insulo banata de la Hinda oceano troviĝas proksime al la suda parto de Barato. Subtropika vetero favoras kreskadon de vegetaraĵoj kaj diversspecaj palmoj. Ĉarmas belaj plaĝoj kaj fortaj ondoj, kiujn ĝissate ĝuis Nepalanoj.



Nepalaj esperantistoj de NEspA sub la gvido de Bharat Gimire la ĉeforganizanto en kunlaboro kun unusola esperantisto en Srilanko s-ro Zeiter Perera kaj kun helpo de Pradip Gimire kaj Hori Jasuo sukcese organizis la 3-an SAS en proksimeco de la urbo Kolombo. KAEM subtenis la aranĝon finance. La seminaria temo estis: „Interkultura kompreniĝo”. Komencaj necertecoj pri la sukceso estis rapide anstataŭataj per entuziasmo kaj ĝojo ĉe alveno al Srilanko. La eventon partoprenis 21 esperantistoj el Nepalo, kvin el Barato, unu el Pakistano, unu el Japanio, unu el Srilanko kaj du el Francio, kiuj estis la solaj el Eŭropo. La programo komenciĝis sabate posttagmeze la 31-an de oktobro 2015 per registrado de la partoprenantoj. Ekfunkciis ankaŭ malgranda libroservo. Poste okazis unua komitata kunsido, kaj samtempe Hori Jasuo instruis la Esperanto-himnon, montris kaj soni-

gis diversajn muzikilojn. Dum la interkona vespero prezentiĝis ĉiuj partoprenantoj, kaj vigle interbabilis pri diversaj temoj kaj pri siaj ŝatataj



La Templo de la Dento en la urbo Kandy

hobioj. Dimanĉe okazis la malfermo de la seminario. Bonvenigis nin s-roj Bharat Gimire kaj Zeiter Perera. Honora gasto Hori Jasuo en ĉeesto de aliaj komitatanoj lumigis tri kandelojn simbole al la 3-a SAS. Poste estis legataj salutmesaĝoj de UEA, KAEM, ILEI. Sekvis salutoj de reprezentantoj el diversaj landoj. Liba Gabalda salutis nome de ĉiuj ĉeĥaj esperantistoj, kaj Floreal Gabalda nome de la francaj. Por komencantoj kaj progresintoj okazis E-kurso. Hori Jasuo parolis pri Esperanto-Sumoo. Post la tagmanĝo en la prelego de Cholnath Pokhrel ni ekkonis la nepalan kulturon. Diversregionaj popoldancoj estis montritaj sur televid-ekrano. Pri la E-movado en Barato raportis s-roj Reddy, Silva kaj Giri. Vespere ni spektis buntan dancprogramon de nepalaj samideanoj. Belege vestitaj virinoj en naciaj kostumoj prezentis serion da dancoj kaj kantis nepale. Ili informis pri baldaŭa festo de *Lumo-Divali*, kaj estis lumigitaj pluraj kandeloj. Tre bela kaj gaja etoso daŭris ĝis la noktomezo.

La belecon de la verda insulo ni admiris sekvan tagon dum la tuttaga ekskurso. Survoje al la urbo *Kandy,* kiu troviĝas 116 km for de Kolombo, ni unue haltis en herbo-ĝardeno, kie oni klarigis al ni la utilecon de diversaj unuopaj herboplantoj. Eblis aĉeti produktojn kontraŭ diversaj doloroj kaj malsanoj. En la urbo Kandy ni vizitis la templon *Dala da Maligawa* (Templo de la Dento). Pro malboniĝinta pluvega vetero ni ne povis viziti la faman botanikan ĝardenon *Peradeniya.* Survoje al la urbo *Nuwara Eliya* (urbo de la Lumo) troviĝas pluraj akvofaloj. La urbo situas en alteco de 1900 metroj meze de

teoplantejoj. En *Ramboda* ni haltis kaj vizitis la teo-fabrikon *Blue Field* kun klarigoj pri diversaj teoj (nigra, verda, blanka), kaj ni vidis la procedon de iliaj fabrikadoj. En Srilanko oni ĝis nun rikoltas la teofoliojn permane. Laŭdire srilankaj teoj estas la plej bonaj en la mondo. Marde okazis denove Esperanto-kursoj kaj la dua komitata kunsido, en kiu oni decidis starigi fonduson por Sud-Azio. S-ro Saeed el Pakistano prelegis pri islamanismo kaj sufismo. Diskuton pri la seminario gvidis s-ro Giri el Barato. Ni ankaŭ eksciis pri srilanka kaj nepala movadoj, kaj ricevis informojn rilate al Esperanto pri aliaj sudaziaj landoj. Kun Bharat la partoprenantoj lernis kelkajn E-kantojn. Posttagmeze Hori Jasuo prezentis kaligrafion, kaj ni skribis la vorton „amikeco" en diversaj lingvoj. Geedzoj Liba kaj Floreal Gabalda prezentis filmon pri la pasintjara Unua Speciala Renkontiĝo en Nepalo. Vespere ni okazigis bankedon kaj bingo-ludon lerte prezentitan de nia japana samideano Hori Jasuo. Li ankaŭ provizis valorajn premiojn por ĉiuj. Je la fino ni aŭskultis kelkajn kantojn kaj dancis en akompano de tamburo ludata de Bharat ĝis malfruaj horoj. La 4-an de novembro matene okazis la fermo. Oni resumis la disvolviĝon de la seminario kaj konstatis, ke ĝi bone sukcesis malgraŭ komencaj duboj kaj malfacilaĵoj pri la organizado. Bedaŭrinde pro manko de loka kontakto ne povis okazi la planita lingva festivalo kaj prelegoj en publikaj lokoj. Ĉiuj partoprenantoj estis kontentaj, bone amuziĝis kaj pasigis agrablajn tagojn en Srilanko. Posttagmeze ni revizitis la urbon Kolombo, kaj vespere ni jam forflugis al Barato, kie postsekvis la trajn-aventuroj. Koran dankon al la organizantoj de la 3-a SAS, kiuj multe ŝvitis por bona sukceso de la seminario. La venonta Sud-Azia Seminario estos planita en Barato.



Teorikolto en Srilanko

Liba Gabalda

INTERNACIA FERVOJISTO
64-a eldonjaro
Dumonata fervojfaka Revuo en Esperanto kaj organo de Internacia Fervojista Esperanto-Federacio

Prezidanto: Rodica Todor (Rumanio)
rodica_todor@yahoo.com

Vicpr: Sylviane Lafargue (Francio)
sylviane.lafargue@dbmail.com

Sekretario: Vito Tornillo (Italio)
vitorni@virgilio.it

Kasisto: Laurent Vignaud (Francio)
laurent.vignaud@free.fr

Redaktora Komisiono:
Gvidanto: István Gulyás (Hungario)
istvan.gulyas@hdsnet.hu
Membroj: J. Ripoche
L Niemann

Franca poŝtĉekkonto:
Ĉekoj aŭ ĝiroj al „Laurent Vignaud"
9 293 74 Y NANTES
IBAN:
FR3320041010110929374Y03237
BIC-kodo:PSSTFRPPNTE
UEA-konto: iffk-o
Apermonatoj:
januaro, marto, majo, julio, septembro, novembro
Redaktofino:
Ĉiam la 10-an de la antaŭa monato
ISSN 0230-323x
www.ifef.net

Faka Komisiono:
GV: Jan Niemann
niemann@kabelmail.dk
SK: D-ro Heinz Hoffmann
hoffmann-ifef@cablemail.de
SK: Inĝ Ladislav Kovař
kovar.lad@email.cz



La moskeo de la reĝa palaco en Balĉik



La 68-a kongreso de IFEF de la 21-a ĝis la 28-a de majo 2016 en la bulgara urbo Varna